Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 27.

(Nr. 8028.) Gesetz, betreffend die Ablösung der den geistlichen und Schul-Instituten, sowie den frommen und milden Stiftungen ꝛc. zustehenden Realberechtigungen. Vom 27. April 1872.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, für diejenigen Landestheile, in welchen das Gesetz, betreffend die Ablösung der Reallasten und die Regulirung der gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse, vom 2. März 1850. Gültigkeit hat, was folgt:

§. 1.

Das Gesetz, betreffend die Ergänzung und Abänderung des Ablösungsgesetzes vom 2. März 1850. bezüglich der Ablösung der den geistlichen und Schul-Instituten, sowie den frommen und milden Stiftungen ꝛc. zustehenden Reallasten vom 15. April 1857. (Gesetz-Samml. S. 363. ff.), wird aufgehoben.

§. 2.

Das Gesetz vom 2. März 1850., betreffend die Ablösung der Reallasten und die Regulirung der gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse (Gesetz-Samml. S. 77. ff.), kommt fortan auch in Ansehung derjenigen Berechtigungen, welche Kirchen, Pfarren, Küstereien, sonstigen geistlichen Instituten, kirchlichen Beamten, öffentlichen Schulen und deren Lehrern, höheren Unterrichts- und Erziehungsanstalten, frommen und milden Stiftungen oder Wohlthätigkeitsanstalten, sowie den zur Unterhaltung aller vorgedachten Anstalten bestimmten Fonds zustehen, mit nachfolgenden Bestimmungen zur Anwendung.

§. 3.

Alle im §. 2. bezeichneten Realberechtigungen sind, soweit sie nicht bereits in feste Geldrente verwandelt worden, auf den Antrag sowohl des Berechtigten als des Verpflichteten nach den Grundsätzen des Ablösungsgesetzes vom 2. März 1850. auf ihren jährlichen Geldwerth zu berechnen und demnächst unter Anwendung der in den §§. 19. bis 25. a. a. O. bestimmten Preise in eine Roggenrente zu verwandeln. Der im §. 26. a. a. O. angeordnete Abzug von 5 Prozent wegen der geringeren Beschaffenheit der Getreideabgabe im Verhältniß zum markt-

Ausgegeben zu Berlin den 18. Mai 1872.

marktgängigen Getreide, bleibt dabei ausgeschlossen. Die Roggenrente ist in Gelde nach dem jährlichen nach Maßgabe der §§. 20. 21. und 23. bis einschließlich 25. a. a. O. ermittelten Marktpreise abzuführen.

§. 4.

Die nach §. 3. ermittelten, sowie die schon rechtsverbindlich feststehenden Renten (§§. 3. bis 6. des Gesetzes vom 15. April 1857.) können auf den Antrag des Berechtigten wie des Verpflichteten abgelöst werden.

Zu diesem Behufe wird der jährliche Geldwerth der Roggenrenten nach dem Durchschnitt der bei der Abführung maßgebenden Marktpreise berechnet. Bei Ermittelung dieses Durchschnitts werden die Preise der letzten vier und zwanzig Jahre vor Anbringung des Ablösungsantrages mit Weglassung der beiden theuersten und der beiden wohlfeilsten zu Grunde gelegt.

§. 5.

Der nach §. 4. festgestellte Jahreswerth der Reallasten wird:

a) wenn der Antrag von dem Verpflichteten ausgeht, zum 25fachen Betrage,

b) wenn der Antrag von dem Berechtigten ausgeht, zum $22^2/_9$fachen Betrage,

durch Kapital abgelöst.

Die Abfindung erfolgt durch die Vermittelung der Rentenbanken. Dem Verpflichteten steht jedoch frei, baar zum 25fachen, beziehungsweise zum $22^2/_9$fachen Betrage abzulösen.

§. 6.

Bei der Ablösung durch Baarzahlung ist der Verpflichtete befugt, das Kapital in vier aufeinander folgenden einjährigen Terminen, von dem Ablaufe der Kündigungsfrist an gerechnet, zu gleichen Theilen abzutragen. Doch ist der Berechtigte nur solche Theilzahlungen anzunehmen verbunden, die mindestens 100 Thaler betragen. Der jedesmalige Rückstand ist mit 4 Prozent jährlich zu verzinsen.

§. 7.

Für die Vermittelung der Rentenbank ist das Gesetz vom 2. März 1850. (Gesetz-Samml. S. 112. ff.) maßgebend. Dabei bleiben aber diejenigen Bestimmungen, welche eine Tilgungsperiode von $41^1/_{12}$ Jahren voraussetzen, ohne Anwendung, und außerdem treten nachfolgende Abänderungen des Rentenbankgesetzes ein:

1) Der Berechtigte erhält den nach §. 5. berechneten Betrag in Rentenbriefen nach deren Nennwerthe, und soweit dies durch solche nicht vollständig geschehen kann, oder es von der Verwaltung der Rentenbank vorgezogen wird, in baarem Gelde.

2) Der Besitzer des pflichtigen Grundstücks hat vom Zeitpunkt der Rentenübernahme und während der Tilgungsperiode von $56^1/_{12}$ Jahren an die Rentenbank eine Jahresrente zu entrichten, welche $4\frac{1}{2}$ vom Hundert der an den Berechtigten zu gewährenden Abfindung beträgt; Rententheile unter einem vollen Silbergroschen werden von der Rentenbank nicht über-

übernommen, vielmehr wird der 25- oder 22²/₉fache Betrag derselben, je nachdem die Abfindung gemäß §. 5. a. oder 5. b. erfolgt, von dem Besitzer des verpflichteten Grundstücks unmittelbar an den Berechtigten gezahlt.

3) Die Ueberweisung von Abgabenrückständen auf die Rentenbank nach Vorschrift des §. 99. des Ablösungsgesetzes vom 2. März 1850. ist unzulässig.

§. 8.

Die nach dem Gesetze vom 26. April 1858. (Gesetz-Samml. S. 273.) erfolgte Schließung der Rentenbanken steht der Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes nicht im Wege. Jedoch findet die Vermittelung der Rentenbanken nur bei denjenigen Kapitalablösungen statt, welche bei der zuständigen Auseinandersetzungsbehörde bis zum 31. Dezember 1873. beantragt werden. Für den Berechtigten geht mit Ablauf dieser Frist die Befugniß, auf Kapitalablösung anzutragen, mit Ausnahme des im folgenden Paragraphen gedachten Falles überhaupt verloren.

§. 9.

Bei einer Zerstückelung von Grundstücken sind die Berechtigten zu fordern befugt, daß ihre Geld- und Roggenrenten, welche nach der Vertheilung unter 4 Thaler, beziehungsweise 2 Neuscheffel Roggen betragen, durch Erlegung des 25fachen Baarbetrages abgelöst werden. Zu diesem Behufe wird der Jahreswerth der Rente auf die im §. 3. angegebene Weise berechnet.

§. 10.

Die Provokation auf Umwandlung (§. 3.) oder Ablösung (§. 4.) Seitens des Berechtigten muß sich mit Ausnahme des im §. 9. gedachten Falles stets auf alle Reallasten erstrecken, welche für ihn auf den Grundstücken desselben Gemeindeverbandes haften. Sind mit dem Provokaten Grundbesitzer einer andern Gemeinde zum Natural-Fruchtzehnten oder zu Diensten gemeinschaftlich verpflichtet, so muß der Berechtigte seine Provokation zugleich auch gegen die Grundbesitzer dieser Gemeinde hinsichtlich aller auf deren Grundstücken für ihn haftenden Reallasten richten.

Die Provokation auf Umwandlung der Ablösung Seitens des Verpflichteten muß sich auf sämmtliche, seinen Grundstücken gegen alle im §. 2. bezeichnete Berechtigte obliegende Reallasten erstrecken. Die Zurücknahme einer angebrachten Provokation ist unzulässig.

§. 11.

In allen Auseinandersetzungs-Angelegenheiten (Gemeinheitstheilungen, Ablösungen und Regulirungen der gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse) steht die Vertretung und Wahrnehmung der Rechte der im §. 2. gedachten Berechtigten den betreffenden ordentlichen Behörden zu.

§. 12.

Sind vor Verkündigung des gegenwärtigen Gesetzes Festsetzungen, welche mit demselben nicht im Einklange stehen, bereits auf rechtsverbindliche Weise zu Stande gekommen, so behält es bei denselben sein Bewenden.

Ueber die Befugniß, auf Verwandlung der Reallasten in eine Roggenrente oder auf vollständige Ablösung anzutragen, entscheiden jedoch nicht jene Festsetzungen, sondern die Bestimmungen dieses Gesetzes.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 27. April 1872.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. Gr. v. Roon. Gr. v. Itzenplitz. v. Selchow. Gr. zu Eulenburg. Camphausen. Falk.

(Nr. 8029.) Gesetz, betreffend den Ankauf der Taunusbahn, Zahlung eines Beitrages zu den Baukosten einer Eisenbahn von Langelsheim nach Clausthal, sowie Herstellung des zweiten Geleises auf den Bahnstrecken von Bremen bis Geestemünde, von Hannover bis Kreiensen und von Schneidemühl über Konitz nach Dirschau. Vom 3. Mai 1872.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wird ermächtigt:

1) für Rechnung des Staats von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft die Taunus-Eisenbahn inkl. Zweig- und Seitenbahnen, mit dem gesammten Betriebsmaterial und allem sonstigen Zubehör zum Preise von 5,010,000 Gulden Süddeutscher Währung nebst 5 Prozent Zinsen vom 1. Januar 1872. bis zum Tage der Zahlung nach näherer Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 26./29. Januar 1872. käuflich zu übernehmen, gemäß §. 8. dieses Vertrages die auf der Westseite der Stadt Frankfurt a. M. gelegenen Bahnhöfe umzubauen und daselbst mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft eine gemeinschaftliche Personenstation herzustellen;

2) eine Subvention bis zum Betrage von 500,000 Thalern zum Bau einer Eisenbahn von Langelsheim nach Clausthal zu zahlen;

3) zur Herstellung des zweiten Geleises auf den Bahnstrecken von Geestemünde nach Bremen und von Hannover nach Kreiensen neben dem von der Stadt Bremen für die erstere Strecke zu leistenden Zuschusse und den für den Zweck disponiblen etatsmäßigen Mitteln die Summe von 935,200 Thalern zu verausgaben;

4) von den durch das Gesetz vom 9. März 1867. (Gesetzsamml. für 1867. S. 393.) bewilligten Geldmitteln die Summe von 2,825,000 Thalern, statt zum Ausbau des zweiten Geleises auf der Strecke von Schneidemühl über Bromberg nach Dirschau, zur Anlage des zweiten Geleises auf der Abkürzungsstrecke der Ostbahn von Schneidemühl über Konitz nach Dirschau zu verwenden.

§. 2.

§. 2.

Der zum Kaufe der Taunus-Eisenbahn, zur Subventionirung der Eisenbahn von Langelsheim nach Clausthal und zur Anlage des zweiten Geleises auf den Bahnstrecken Bremen-Geestemünde und Hannover-Kreiensen erforderliche Geldbedarf ist in Höhe von Einer Million Thaler aus den Fonds der Seehandlung zu entnehmen und im Uebrigen durch Veräußerung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufzubringen.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen bis zur Erfüllung der erforderlichen Gesammtsumme, zu welchem Zinssatz, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869. (Gesetzsamml. S. 1197.) in Anwendung.

Zur Deckung der auf Preußen entfallenden, zur Zeit noch nicht zu übersehenden Kosten des Umbaues der Frankfurter Bahnhöfe resp. der Errichtung einer gemeinschaftlichen Personenstation soll zunächst die von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft nach §. 8. des Vertrages vom 26./29. Januar 1872. zu zahlende Grundentschädigungssumme, sowie der Erlös aus dem Verkauf der etwa entbehrlichen Eisenbahn-Dispositionsländereien in Frankfurt a. M. verwendet werden.

§. 3.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im §. 1. Nr. 1. 3. und 4. bezeichneten Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Die Rechte und Pflichten des Staates aus den mit dem Staate Bremen bezüglich der Eisenbahn von Geestemünde nach Bremen abgeschlossenen Verträgen werden hierdurch nicht berührt.

§. 4.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dem Finanzminister übertragen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 3. Mai 1872.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst v. Bismarck. Gr. v. Roon. Gr. v. Itzenplitz. v. Selchow.
Gr. zu Eulenburg. Camphausen. Falk.

 Ver-

Vertrag,

betreffend

den Ankauf der Taunusbahn durch den Preußischen Staat und die Erweiterung des Unternehmens der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft innerhalb Preußens.

Zwischen dem Ministerialdirektor Theodor Weishaupt, als Kommissarius des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, einerseits, und dem Verwaltungsrathe der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, vertreten durch den Präsidenten Dr. Parcus, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen und der Genehmigung der Generalversammlung der Aktionaire der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§. 1.

Zwischen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft und der Taunus-Eisenbahngesellschaft ist unterm 14. November 1871. ein Vertrag verabredet worden, Inhalts dessen die Taunus-Eisenbahngesellschaft als besondere Gesellschaft zu bestehen aufhört und deren Konzessionen, Aktiven und Passiven auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft übergehen, beziehungsweise von dieser übernommen werden sollen.

Sobald dieser Vertrag perfekt geworden, ist der Preußische Staat berechtigt und verpflichtet, die Taunusbahn in demselben Umfange, wie die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft dieselbe erworben hat, inkl. Zweig- und Seitenbahnen mit ihrem gesammten beweglichen und unbeweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, den Reserve- und Erneuerungsfonds, überhaupt mit allen, dem Unternehmen der Taunusbahn anklebenden Rechten und Verpflichtungen von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft käuflich zu übernehmen.

§. 2.

Das Kaufobjekt wird sogleich nach Perfektion des gegenwärtigen Vertrages an die Königlich Preußische Regierung übergeben. Eingeschlossen in die Uebergabe werden alle seit dem 1. Januar 1872. aufgekommenen Intraden des Kaufobjekts, wogegen die seit diesem Zeitpunkte für dasselbe gemachten Ausgaben Preußen zur Last fallen.

Der Reinertrag der Taunusbahn pro 1871. verbleibt insoweit, als derselbe sich nach dem bisherigen Statute der Taunusbahn als Dividende der bisherigen Aktionaire charakterisirt, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft und wird nach Anhörung des Verwaltungsrathes derselben von der Preußischen Regierung nach den bisherigen Normen festgesetzt.

§. 3.

§. 3.

Binnen vier Wochen nach der im §. 2. bezeichneten Uebergabe des Kaufobjekts zahlt Preußen als Kaufpreis die Summe von 5,010,000, geschrieben fünf Millionen und zehntausend Gulden Süddeutscher Währung nebst 5 Prozent Zinsen vom 1. Januar 1872.

Außerdem übernimmt Preußen als Selbstschuldner die Passiva der Taunus-Eisenbahngesellschaft, insoweit solche auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des im §. 1. bezeichneten Vertrages übergegangen sind, insbesondere die gesammte jetzt noch bestehende Prioritäts-Obligationenschuld der Taunusbahn. Die bisher fälligen, noch nicht bezahlten Zinsbeträge dieser Schuld werden, insoweit dieselben noch nicht verjährt sind, der Preußischen Regierung bei Uebergabe des Kaufobjekts mit überliefert.

§. 4.

Die mit dem Beamten- und Dienstpersonal der Taunusbahn abgeschlossenen Verträge, welche am 14. November 1871. Gültigkeit hatten, sind von Preußen zu erfüllen.

Die für die Beamten der Taunusbahn bestehende Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse bleibt nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der Kasse mit der entsprechenden Kasse derjenigen Bahn zu Stande kommt, mit welcher die Taunusbahn vereinigt werden wird.

§. 5.

Die Königlich Preußische Regierung läßt innerhalb ihres Territoriums den Bau und Betrieb folgender Bahnen zu:

a) einer Bahn von Frankfurt durch das Lorsbachthal zum Anschluß an die Lahnbahn zwischen Dietz und Weilburg,

b) einer Bahn von Mainz über Wiesbaden mit fester Brücke über den Rhein zum Anschluß an die sub a. erwähnte Bahn, und

c) einer Bahn von Frankfurt mit fester Ueberbrückung des Main zur Einmündung in die Riedbahn und räumt der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft bezüglich der Konzessionsertheilung für diese Bahnen vor anderen Bewerbern bis zum 1. Juli 1872. die Priorität ein.

Außerdem genehmigt die Königlich Preußische Regierung Behufs besserer Verbindung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn mit der Strecke Mainz-Frankfurt resp. den Westbahnhöfen in Frankfurt, daß die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft nach ihrer Wahl entweder die städtische Verbindungsbahn eigenthümlich erwirbt, und, insoweit solches ohne Schädigung der Schiffahrts- und der Interessen des Straßenverkehrs angängig, in zweckentsprechender Weise verbessert, oder aber die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn mittelst fester Brücke oberhalb Frankfurt über den Main führt und auf dem linken Ufer des Flusses mit der Strecke Mainz-Frankfurt in Verbindung setzt. Endlich gestattet die Königlich Preußische Regierung, daß die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ihre linksmainischen Strecken mit der Hanau-Offenbach-Frankfurter Bahn auf dem linken Mainufer

 bei

bei Sachsenhausen verbindet und an letzterem Orte entsprechende Stationsanlagen herstellt.

Die von der Königlich Preußischen Regierung für einen Theil der ad a. erwähnten Bahn gemachten Vorarbeiten werden der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft gegen Ersatz der darauf verwendeten Kosten zur Disposition gestellt.

§. 6.

Der Konzessionirung der ad 5. genannten Bahnanlagen sollen die in Preußen üblichen, dem Verwaltungsrathe der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft unterm 10. Dezember 1871. bekannt gegebenen Bedingungen zu Grunde gelegt werden.

§. 7.

Die Königlich Preußische Regierung wird den zwischen der Frankfurt-Hanauer und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft unterm 27. Dezember 1862. abgeschlossenen Fusionsvertrag unter der Bedingung genehmigen, daß die in den §§. 5. und 6. des Nachtrags zu dem Statut der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vom 24. Dezember 1866. enthaltenen Tarifbestimmungen auf der ganzen Frankfurt-Hanauer Bahn von Kahl bis Frankfurt und ebenso auch auf der Strecke Kahl-Aschaffenburg, so lange dieselbe von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft betrieben wird, analoge Anwendung finden.

Gleichzeitig sollen die seiner Zeit von der Kurfürstlich Hessischen Regierung und der Stadt Frankfurt für die Frankfurt-Hanauer Bahn ertheilten Konzessionen einer Revision unterzogen und mit den für die Bahnen (§. 5. a—c.) zu ertheilenden Konzessionen in möglichste Uebereinstimmung gebracht werden.

§. 8.

Die Königlich Preußische Regierung und die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft werden in Frankfurt eine gemeinschaftliche Personenstation herstellen, welche einschließlich des Grund und Bodens gemeinschaftliches Eigenthum werden soll.

Die Projektirung dieser Station, sowie der zugehörigen Güterbahnhöfe soll nach Maßgabe der am 10. Dezember 1871. im Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten mit Vertretern der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft festgestellten Grundzüge durch ein in Frankfurt zu etablirendes, gemeinschaftliches Büreau erfolgen; die definitive Festsetzung des Projekts gebührt der Preußischen Regierung.

Die Vertheilung der Anlagekosten der gemeinschaftlichen Personenstation erfolgt im Verhältniß des Raumes, welcher jedem der beiden Kontrahenten für seine alleinigen Zwecke nach Maßgabe des festgestellten Projekts überwiesen wird. Nach demselben Verhältnisse bestimmen sich die ideellen Miteigenthumsantheile der Kontrahenten, ingleichen richtet sich darnach die Beitragspflicht zu der auf gemeinschaftliche Kosten zu bewirkenden Unterhaltung der Personenstation. Ausgeschlossen von der gemeinschaftlichen Unterhaltung sind die jedem Theil zur ausschließlichen Benutzung überwiesenen Anlagen, welche jeder für alleinige Rechnung zu unterhalten hat.

Für

Für den zu der gemeinschaftlichen Station erforderlichen Grund und Boden, soweit er den bestehenden Bahnhöfen entnommen wird, vergütet die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft:

1) sofern der ihr für alleinige Zwecke überwiesene Raum und ihr Antheil an den gemeinschaftlich zu benutzenden Räumen das Areal des Frankfurter Taunusbahnhofes an Größe nicht übertreffen, die Anlagekosten des Taunusbahnhofes — bei geringerer Größe der gedachten Räume einen ratirlichen Theil dieser Kosten — unter Zuschlag von vier Prozent, jedoch unter Abrechnung des Werths der alten Materialien,

2) sofern die Räume, mit welchen die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft betheiligt ist, sich größer ausweisen, als der Taunusbahnhof, für das überschießende Terrain pro Quadratmeter den auf diese Flächeneinheit fallenden Durchschnittsbetrag der Anlagekosten des Main-Neckar- und des Main-Weser-Bahnhofs gleichfalls unter Zuschlag von vier Prozent und unter Abrechnung des Werths der alten Materialien.

Muß für die Personenstation neues Terrain erworben werden, so werden die Erwerbungskosten desselben dem nach den vorstehenden Grundsätzen für das Terrain des Main-Neckar- und des Main-Weser-Bahnhofes ermittelten Betrage hinzugerechnet und nach der sich ergebenden Gesammtsumme der von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft zu vergütende Durchschnittsbetrag für das von ihr über die Größe des Taunusbahnhofes hinaus in Anspruch genommene Terrain berechnet.

Als Terrain der jetzigen Bahnhöfe soll alles dasjenige Terrain gerechnet werden, welches östlich resp. nord- und südöstlich der Verbindungsbahn zwischen der Main-Weser- und Main-Neckarbahn von der Mainzer Landstraße bis zur Gutleuthofstraße liegt.

Die Terrains zu den auf der anderen Seite der vorbezeichneten Grenzlinie anzulegenden Güterbahnhöfen hat jeder Theil für sich allein zu erwerben, jedoch soll der Hessischen Ludwigsbahn das zu ihren Anlagen der Art etwa erforderliche, im Besitz der resp. Bahnen befindliche Terrain zu den Selbstkosten überlassen werden.

§. 9.

Die Preußische Regierung wird weder von dem zwischen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft und der Taunus-Eisenbahngesellschaft unterm 14. November v. J. abgeschlossenen Fusionsvertrage, noch von dem gegenwärtigen Vertrage resp. den zu seiner Ausführung nothwendigen Verhandlungen eine Stempelgebühr erheben, auch diejenigen Stempelgebühren, Währschaftsgelder 2c. allein tragen, welche die Großherzoglich Hessische Regierung beziehungsweise die Stadt Frankfurt a. M. von dem gegenwärtigen Vertrage und den weiter erforderlichen Verhandlungen zu erheben berechtigt sein möchten.

Berlin, den 29. Januar 1872. | Mainz, den 26. Januar 1872.

Theodor Weishaupt,
Ministerial-Direktor.

Dr. Parcus,
Präsident des Verwaltungsraths der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

(Nr. 8030.) Allerhöchster Erlaß vom 3. Mai 1872., betreffend die Uebertragung der Verwaltung der Taunus-Eisenbahn an die Eisenbahndirektion in Wiesbaden.

Auf den Bericht vom 30. April d. J. will Ich genehmigen, daß die Verwaltung der durch den Vertrag mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft vom 26./29. Januar 1872. erworbenen Taunus-Eisenbahn der Eisenbahndirektion in Wiesbaden übertragen wird.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 3. Mai 1872.

Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. Gr. v. Roon. Gr. v. Itzenplitz. v. Selchow.
Gr. zu Eulenburg. Camphausen. Falk.

An das Staatsministerium.

(Nr. 8031.) Allerhöchster Erlaß vom 15. April 1872., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung einer Gemeinde-Chaussee von Gladbeck nach Horst im Kreise Recklinghausen, Regierungsbezirks Münster.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Gemeinde-Chaussee von Gladbeck nach Horst im Kreise Recklinghausen, Regierungsbezirks Münster, genehmigt habe, verleihe Ich hierdurch den Gemeinden Gladbeck und Horst das Expropriationsrecht für die zu dieser Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, in Bezug auf diese Straße. Zugleich will Ich den genannten Gemeinden, beziehungsweise dem Kreise Recklinghausen, gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausseen von Ihnen angewandt werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 15. April 1872.

Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Camphausen.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

(Nr. 8032.) Allerhöchster Erlaß vom 17. April 1872., betreffend den Tarif, nach welchem die Abgaben für die Benutzung der Hafenanlagen zu Büsum und zu Warwerort im Kreise Norderdithmarschen, Regierungsbezirk Schleswig, vom 1. Mai 1872. ab bis zu der vorbehaltenen Revision des Tarifes zu erheben sind.

Den mittelst Ihres gemeinschaftlichen Berichts vom 13. April d. J. Mir vorgelegten Tarif, nach welchem die Abgaben für die Benutzung der Hafenanlagen zu Büsum und zu Warwerort im Kreise Norderdithmarschen, Regierungsbezirk Schleswig, vom 1. Mai 1872. ab zu erheben sind, sende Ich Ihnen, von Mir unter dem Vorbehalte einer nach drei Jahren vorzunehmenden Revision vollzogen, zur weiteren Veranlassung hierbei zurück.

Dieser Erlaß ist mit dem Tarife durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 17. April 1872.

Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Camphausen.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

Tarif,

nach welchem die Abgaben für die Benutzung der Hafenanlagen zu Büsum und zu Warwerort im Kreise Norderdithmarschen, Regierungsbezirk Schleswig, vom 1. Mai 1872. ab zu erheben sind.

Vom 17. April 1872.

A. An Hafengeld wird entrichtet von Schiffsfahrzeugen:

I. von 6 Tonnen Tragfähigkeit und darunter:

beim Eingange .... 1 Sgr.,
beim Ausgange .... 1 „

für jedes Fahrzeug.

Anmerkung. Fahrzeuge der vorstehend unter A. I. bezeichneten Art bleiben von der Abgabe befreit, wenn sie beballastet oder leer sind.

II. von mehr als 6 Tonnen Tragfähigkeit:

a) wenn sie beladen sind:

beim Eingange .... 1 Sgr.,
beim Ausgange .... 1 „

b) wenn sie Ballast führen oder leer sind:

beim Eingange .... ½ „
beim Ausgange .... ½ „

für jede Tonne Tragfähigkeit.

B. An Bohlwerksgeld wird entrichtet von Waaren, welche in Fahrzeugen in den Hafen ein- oder aus demselben ausgehen, und über die Bohlwerke ans Land oder zu Wasser gebracht werden:

1) wenn die Waaren hektoliterweise verladen sind, von jedem Hektoliter .... — Sgr. 5 Pf.,
2) wenn die Waaren nach Gewicht verladen sind, von jedem Zentner .... — „ 6 „

Ausnahmsweise wird gezahlt:

1) von Oelfrüchten für den Hektoliter .... — „ 9 „
2) von allen Kornarten mit Ausnahme der Hülsenfrüchte und des Weizens, welche Waaren den Normalsatz nach Zentner (zu B. 2.) zahlen, für den Hektoliter .... — „ 3 „

3) von

3)	von Kartoffeln, Wurzeln, Rüben, Stein- und Holzkohlen, frischem Obste, für den Hektoliter	—	Sgr.	3	Pf.
4)	von Hornvieh, Pferden, Füllen, Eseln und Mauleseln, für das Stück	4	=	—	=
5)	von Schweinen, Schaafen, Kälbern, Ziegen, für das Stück	1	=	—	=
6)	von Gänsen, für das Stück	—	=	3	=
7)	von Bauholz aller Art, für den Kubikmeter	1	=	3	=
8)	von Bauholz in ganzen Schiffsladungen, für die Tonne	1	=	6	=
9)	von Brennholz, für den Kubikmeter	—	=	6	=
10)	von Torf, Heu, Stroh, Dachreth, Dünger, Seetang, Sand, Muscheln, Dachziegeln, Mauersteinen, Schleif-, Mühlen-, Treppen- und Leichensteinen, Fliesen und sonstigen Steinen, für die Tonne	1	=	—	=
11)	von Rum, Arrak, Kognak, Wein, Spiritus, Branntwein und sonstigen geistigen Getränken, für 10 Liter	—	=	2	=
	wenn diese Waaren in Flaschen eingehen, für 100 Flaschen	1	=	—	=
12)	von Mineralwasser, für 100 Flaschen..............	1	=	—	=

Ausnahmen.

1) Schiffe, deren Ladung
   a) im Ganzen das Gewicht von 40 Zentnern nicht übersteigt, oder
   b) ausschließlich in Dachpfannen, Dachschiefer, Cement, Bruch-, Cement-, Granit-, Gips-, Kalk-, Mauer-, Pflaster- oder Ziegelsteinen aller Art, Kreide-, Thon- oder Pfeifenerde, Seegras, Sand, Brennholz, Torf, Steinkohlen, Kokes, Rohschwefel, Salz, Heu, Stroh, Dachreth, Dünger, frischen Fischen oder Rohmaterialien zum Deichbau besteht,

   haben das Hafengeld (A.) nur nach den Sätzen für Ballastschiffe zu entrichten.

2) Für Fahrzeuge, welche im Verkehr mit den benachbarten Küstenorten oder Watten den Büsumer beziehungsweise Warwerorter Hafen regelmäßig oder häufig im Jahre besuchen, kann nach Wahl, anstatt des tarifmäßigen Hafengeldes für jede einzelne Fahrt, eine jährliche Abfindung entrichtet werden, deren Höhe durch Beschluß des Kirchspielsvorstandes zu Büsum mit Genehmigung der Königlichen Regierung zu Schleswig festzusetzen bleibt.

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Bei Berechnung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge werden überschießende Beträge von einer halben Tonne oder mehr für eine volle Tonne gerechnet, kleinere Bruchtheile dagegen außer Berechnung gelassen.

2) Wenn

2) Wenn bei der Festsetzung des Bohlwerksgeldes ein Bruchtheil von Zentnern, Tonnen 2c. sich ergiebt, so wird dieser Bruchtheil, sobald derselbe die Hälfte der als Maßstab angegebenen Größeneinheit erreicht oder übersteigt, für voll, sonst gar nicht gerechnet.

3) Die Berechnung des Bohlwerksgeldes für die gelöschten Waaren geschieht auf Grund der Zolldeklaration, in Ermangelung derselben und im Uebrigen nach sonstiger Ermittelung.

4) Das abgabepflichtige Hafengebiet umfaßt:

a) im Büsumer Hafen den von den Hafenbohlwerken umschlossenen Raum und wird durch eine von dem äußersten Endpunkt des westlichen Bohlwerks auf das östliche Ufer des Hafenpriels gezogene senkrechte Luftlinie begrenzt,

b) im Warwerorter Hafen den auf der einen Seite mit einem Hafenbohlwerke versehenen Raum des Hafenpriels und wird durch eine von dem äußersten Endpunkt desselben auf das gegenüberliegende Ufer gezogene senkrechte Luftlinie begrenzt.

Die Entrichtung der Abgaben in dem einen Hafen befreit nicht von der Entrichtung derselben in dem anderen Hafen.

Befreiungen.

A. Von der Entrichtung des Hafengeldes sind befreit:

1) alle Fahrzeuge, welche wegen Seeschadens oder anderer Unglücksfälle, wegen Eisganges, Sturmes oder widriger Winde in den Hafen einlaufen und denselben, ohne Ladung gelöscht oder eingenommen und ohne die Ladung ganz oder theilweise veräußert zu haben, wieder verlassen;

2) Schiffe, welche zur Hülfsleistung bei gestrandeten oder in Noth befindlichen Schiffen ein- oder ausgehen, wenn sie nicht zum Löschen oder Bergen von Strandgütern benutzt werden;

3) Leichterfahrzeuge, wenn das zu leichternde oder durch Leichter beladene Schiff die Hafenabgabe entrichtet;

4) Schiffsgefäße, welche Staatseigenthum sind oder lediglich für Staatsrechnung Gegenstände befördern, jedoch in letzterem Falle nur auf Vorzeigung von Freipässen;

5) Schiffe, welche lediglich zu dem Zweck, um kalfatert, getheert oder sonst reparirt zu werden, aus dem Hafen auf das Vorufer auslegen und in jenen wieder zurückkehren;

6) Lootsen-, Passagier-, Fähr- und Fischerböte, soweit sie nur ihrem Zwecke gemäß benutzt werden;

7) Böte, welche einen Theil des Schiffsinventars bilden;

8) Böte, die von den vor dem Hafen liegenden oder vorbeisegelnden Schiffen ans Land kommen.

B. Von

B. Von der Entrichtung des Bohlwerksgeldes sind befreit:

1) Staatseigenthum;

2) frische Fische, Reiseeffekten, Reisefuhrwerke, leere Gebinde, für den Bau des Hafens bestimmtes Material, Ballast;

3) Waaren und Sachen aller Art, welche mittelst der autorisirten Fähren von einem Eiderufer nach dem anderen übergeführt werden, ohne zum weiteren Schiffstransport bestimmt zu sein;

4) Ladungen, welche direkt von einem Schiffe in das andere übergeladen werden.

Anhang.

Von demjenigen, welcher die zum Hafeninventar gehörenden Meßgefäße benutzen will, ist zu entrichten:

1) für die Benutzung an die Hafenkasse:
   a) wenn die zu vermessende Ladung unter 200 Hektoliter beträgt 2 Sgr.,
   b) wenn die zu vermessende Ladung 200 Hektoliter oder mehr beträgt .... 4 „

2) für die Aufbewahrung und das Herbeischaffen der Meßgefäße an den Hafenmeister jedes Mal .... 4 „

Wird die Aufsicht des Hafenmeisters bei dem Messen verlangt, so kommt demselben dafür eine Vergütung von 4 Sgr. für die Stunde zu.

Gegeben Berlin, den 17. April 1872.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Camphausen.

(Nr. 8033.)

(Nr. 8033.) Bekanntmachung, betreffend die der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft ertheilte landesherrliche Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Angermünde nach Schwedt. Vom 5. Mai 1872.

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchster Konzessions-Urkunde vom 25. März d. J. der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft zu Schwedt a. d. O. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Angermünde nach Schwedt unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts zu gestatten geruht.

Die gedachte Allerhöchste Urkunde gelangt durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam zur Veröffentlichung.

Berlin, den 5. Mai 1872.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Im Auftrage:
Weishaupt.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).